LA VIE AU GRAND AIR

N° 334. — 8e Année
(Tous les Jeudis)

2 Février 1905
40 Centimes

Publications Pierre Lafitte
La Vie au Grand Air — Femina — Musica

MAC DONALD
Le triomphateur du Meeting de Floride

9, avenue de l'Opéra, **Paris**
Je sais tout — La Joie des Enfants

Source gallica.bnf.fr / Musée Air France

"MERCEDES-PALACE" 70 AVENUE DES CHAMPS-ELYSEES

Adresse Télégr: AMCHARLEY. PARIS
Téléphone 549-77 509-36

MAGASIN DE VENTE

C. L. Charley.

Agents pour l'Amérique :
ALLEN HALLE & Co, 69, Wall Street, New-York City.

Agents pour l'Angleterre :
CANNSTATT MERCEDES Co, 132/3, Long Acre London W.-C.

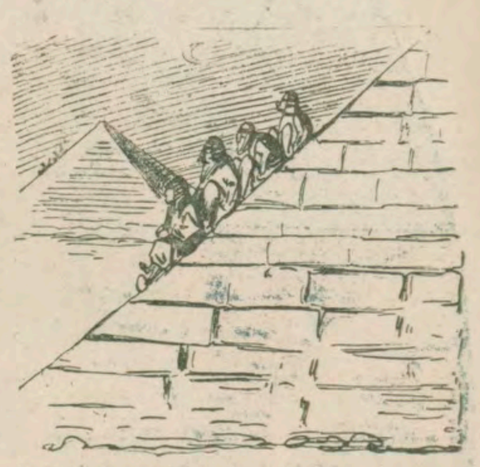
Succursales du Mercédès-Palace :
NENCI, Viale Carlo Alberto A, FLORENCE
A. BLACK Ld., 30, Rua da Boa Vista, LISBONNE

La Semaine Comique, par Henriot.

— Vous dites que vous avez quarante chevaux?
— Oui...
— Ça doit vous coûter cher d'avoine

— Non! Croyez-vous qu'il est bête: il confond le Tour d'Auvergne avec le Premier Grenadier français!

— Vous avez été renversé?
— Non... il n'y a que mon chapeau... mais j'ai eu de la veine que mon chapeau ne soit pas resté dedans!



Les explications de la Science.
On sait enfin pourquoi furent construites les Pyramides d'Egypte; c'est pour que les anciens Pharaons puissent jouer au toboggan.

ONGUENT ROUGE MÈRE

SEUL AGENT REMPLAÇANT VRAIMENT LE FEU

GUÉRISON RAPIDE ET SURE des Boiteries, Ecarts, Efforts, Vessigons Molettes, Engorgements Eparvins, Courbes

Effet gradué à volonté

La Boîte avec Brochure franco 3f50

P. MÈRE DE CHANTILLY A ORLÉANS

LINIMENT RÉVULSIF SANS RIVAL DIT TRÉSOR DU SPORTMAN pour fortifier les jambes des chevaux

La Bouteille: 5f.
franco en Gare: 5f60.

EMBROCATION MÈRE

VOLTAIRE articulé avec Tablette pour MALADE OPPRESSÉ
DUPONT
Fabricant breveté s.g.d.g.
FOURNISSEUR DES HOPITAUX
PARIS — 10, Rue Hautefeuille, 10
près l'Ecole de Médecine
Plus HAUTES RÉCOMPENSES à toutes les Expositions.
ENVOI FRANCO du CATALOGUE contenant 438 fig.

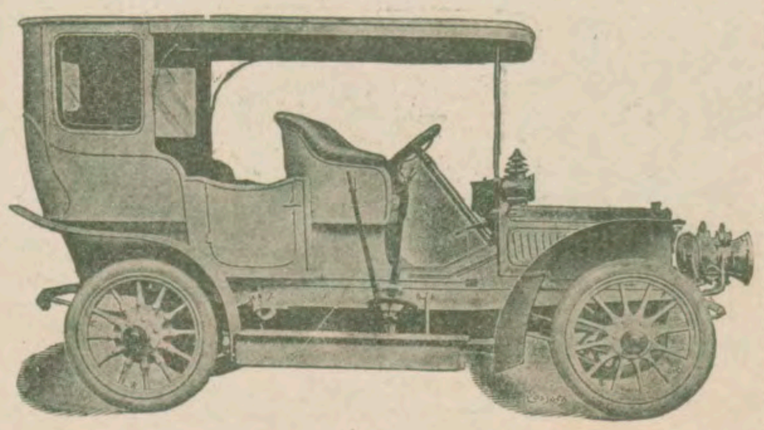
Le Numéro : 1 franc partout.
Lire le n° de MUSICA de Février
Le Numéro : 1 franc partout.
Consacré à GEORGES BIZET
L'album de musique contient des fragments des principales œuvres de l'auteur de *Carmen*.

LE PRESERVATEUR DE CONDOM et le Vepitorpt (Dépos)
Nouveaux appareils spéciaux pour l'usage intime, hommes et dames. 6 échantillons extra et catal. illust. env. cont. 1f25 timb. ou mand. Fabrication française. L. BADOR, seul vrai fabricant, 19, r. Bichat, Paris

Restaurant Basso
SPÉCIALITÉ DE BOUILLABAISSE
5, quai de la Fraternité, MARSEILLE

Avant d'acheter des SALONS, SALLES A MANGER, CHAMBRES A COUCHER, MEUBLES DE FANTAISIE anciens et modernes, BRONZES D'ART, MARBRES, ÉTOFFES D'AMEUBLEMENT, LUSTRES, SUSPENSIONS, TOILES FINES, VINS FINS ET EN BARRIQUE, LIQUEURS, QUANTITÉ D'OBJETS POUR CADEAUX, BIJOUX, PIANOS, COFFRES-FORTS, GLACES ET QUANTITÉ D'AUTRES MARCHANDISES, veuillez visiter les SALLES DE VENTE DES SAISIES-WARRANTS: 4, RUE DE LA DOUANE, 4, où tout est vendu AU TIERS ET AU QUART DE LA VALEUR REELLE. (Se méfier des imitateurs et racoleurs; bien vérifier le n° 4.)
36e ANNÉE. — Téléph. 441-63.

Automobiles Decauville
13, Boulevard Malesherbes
TÉLÉPHONE 119-70 *PARIS*
USINES A CORBEIL (S.-&-O.)
VOITURES A 2 ET A 4 CYL. de 12 à 60 HP
OMNIBUS
MOTEURS POUR CANOTS
AUTOMOBILES
CHASSIS BLINDÉS brevetés
CHEMINS DE FER fixes et portatifs
AUTOMOTRICES SUR RAILS



LANDAULET OUVERT DECAUVILLE

E. MEZIDON
146, Rue de Rivoli, 146, PARIS
Téléph. 215-12 SOYONS PRUDENTS
Manufacturer d'Appareils pour l'usage intime des deux sexes
Envoi gratuit du Catalogue sous pli cacheté
EXPÉDITIONS SANS MARQUE EXTÉRIEURE

SANTAL MIDY
INOFFENSIF.
D'une pureté absolue. QUÉRISON RADICALE et rapide des écoulements qui exigeaient autrefois des semaines de traitement par le copahu, le cubèbe et les injections.
113, faub. St-Honoré, PARIS

LA VIE AU GRAND AIR

ABONNEMENTS :
PARIS ET DÉPARTEMENTS . . . . 18 fr.
ETRANGER . . . . . 20 fr.
Changement d'adresse : 0 fr. 75.

2 FÉVRIER 1905. — N° 334
Pierre Lafitte et Cᵉ, 9, avenue de l'Opéra, Paris (1ᵉʳ)
POUR LA PUBLICITÉ : HUGUET, MINART ET Cⁱᵉ, 4, RUE SCRIBE, PARIS

PUBLICITÉ :
PAGES D'ANNONCES, *la ligne* . 1 fr. 50
LA PAGE. . . . . 600 fr.
ENCARTAGE . . . . . 750 fr.

LE PRÉSIDENT DU CONSEIL DES MINISTRES CHAUFFEUR

Le ministère de M. Rouvier a été constitué avec une extrême rap.dité. Si l'on songe aux démarches, consultations et visites qui ont été nécessaires pour arriver à faire aboutir la combinaison, on se demande comment aurait pu y arriver notre nouveau « Premier » s'il n'avait eu à sa disposition que le locati officiel au lieu de sa bonne 15-chevaux. L'allure rapide de la voiture lui a même permis de semer en route tous les reporters, à l'exception de nos photographes. (Voir page 94).

DANS LES SABLES DE L'ALGÉRIE

PAR LE DOCTEUR HENRI DE ROTHSCHILD (Suite et fin).

Dans un premier article paru dans notre précédent numéro, le Dr H. de Rothschild nous a fait un tableau général de son voyage à travers l'Algérie et, des difficultés qu'il a rencontrées sur la route de Gardhaia. Il nous donne aujourd'hui ses impressions de touriste et un aperçu des mœurs des habitants.

Accompagné de photographies suggestives et pleines d'enseignements, son récit sera un guide fort utile à tous ceux qui voudront imiter sa performance. Il n'est pas douteux, en effet, que l'automobile ne soit appelé à un grand avenir en Algérie, le jour où les routes de l'intérieur seront suffisamment entretenues.

Bou-Saâda, à 130 kilomètres de Djelfa, est encaissé entre des murailles de lauriers-roses et de palmiers. C'est un centre délicieux pour les peintres et les photographes.

Boghar est une ville saharienne de 4.000 ou 5.000 habitants, située à la porte même du désert, puisque d'un côté elle voit déboucher la route de Médéa, avec ses collines verdoyantes et boisées, tandis que de l'autre se déroule, dépourvu de toute végétation, le grand ruban de route qui conduit vers Djelfa. Séparé de la dernière station du chemin de fer par une distance d'environ 40 kilomètres, Boghar n'est véritablement fréquentée que par des Arabes des pays voisins, qui apportent chaque vendredi, au marché, les produits de leur commerce agricole, et c'est exceptionnellement que l'on voit descendre de la diligence un voyageur habillé à l'européenne, encore s'agit-il le plus souvent d'un fonctionnaire venu en tournée d'inspection.

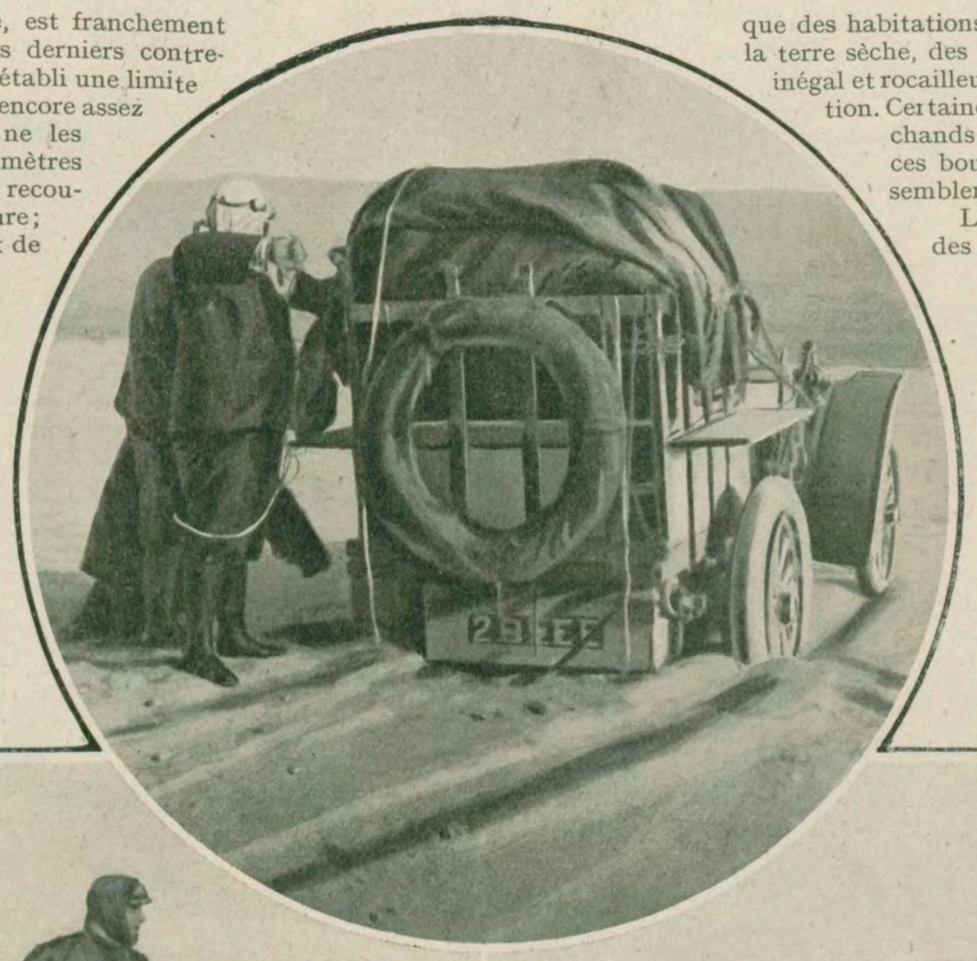
La région où se trouve perchée, comme un nid d'aigle, cette petite ville saharienne, est franchement déterminée par une dépression rocheuse des derniers contreforts de l'Atlas. Il semblerait que la nature ait établi une limite nettement tranchée entre la région qui reçoit encore assez souvent les bienfaits de la pluie et celle qui ne les reçoit plus. Les collines du nord ont 700 à 800 mètres de hauteur ; elles ne sont pas boisées, mais recouvertes seulement de quelques touffes de verdure ; elles donnent abri à de nombreux troupeaux de moutons. Vers le sud, les collines sont moins sauvages, mais s'élèvent à peu près à la même hauteur, formant ainsi un véritable entonnoir au fond duquel se trouve le centre européen de Boghar, soit, en tout, une cinquantaine de fonctionnaires.

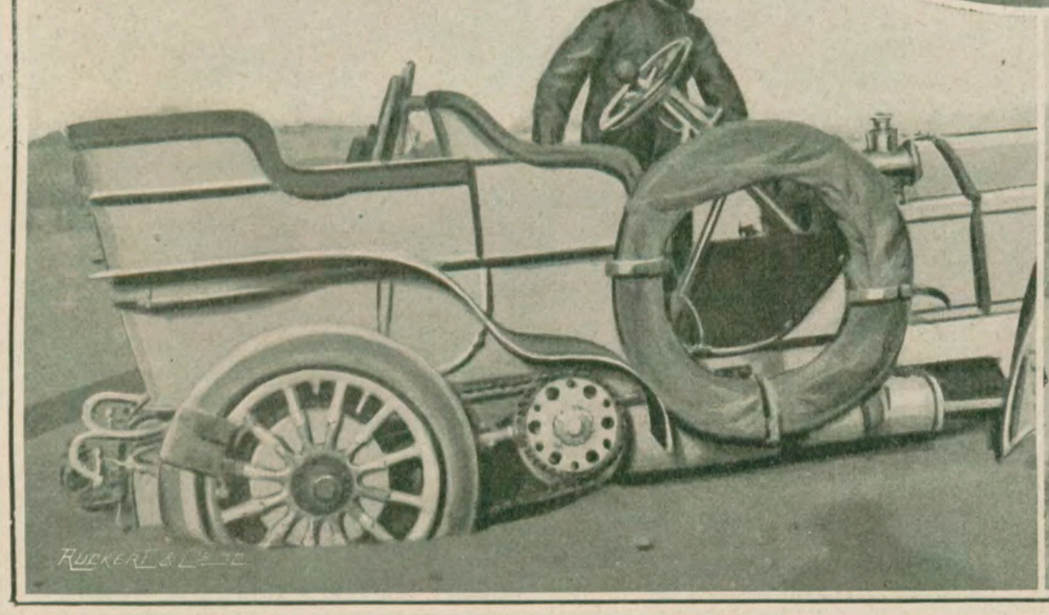
A 500 mètres sur le versant nord de l'entonnoir, se trouve le douar de Boghar, alors que sur le côté sud on aperçoit le fort de Boghari avec son hôpital militaire. Il règne dans la région une sécheresse dévastatrice ; même sur les sommets, l'herbe ne pousse que jusqu'au mois de février ; le manque de pluie et le soleil, dont les rayons ardents donnent déjà 35° de température, dessèchent cette verdure, si utile pourtant aux pasteurs nomades. A de rares exceptions, la saison des pluies se prolonge pendant quelques semaines, c'est ainsi que cette année, au mois d'avril, les environs de Boghar étaient encore entièrement verdoyants.

Le centre européen est situé sur la route qui va de Médéa à Laghouat ; à côté, se trouve l'auberge de Mme Célestin, fort bien aménagée, où l'on reçoit, quelquefois, le préfet ou un général en tournée, et où les touristes sont fort bien accueillis quand ils se hasardent aussi loin dans le désert. Sur la gauche, se trouve une vaste place au sol battu, mais encore assez rocailleux, c'est la place du Marché ; puis, dans une espèce d'excavation de rochers est situé le douar, ou ville arabe. Ici, ce ne sont plus que des habitations en terre battue ou en pierres jointes avec de la terre sèche, des ruelles étroites, véritables méandres au sol inégal et rocailleux et n'offrant, pour ainsi dire, aucune animation. Certaines ruelles sont bordées d'échoppes où les marchands vendent les denrées les plus variées. Toutes ces boutiques ont un caractère spécial et ne ressemblent nullement à celles de Biskra.

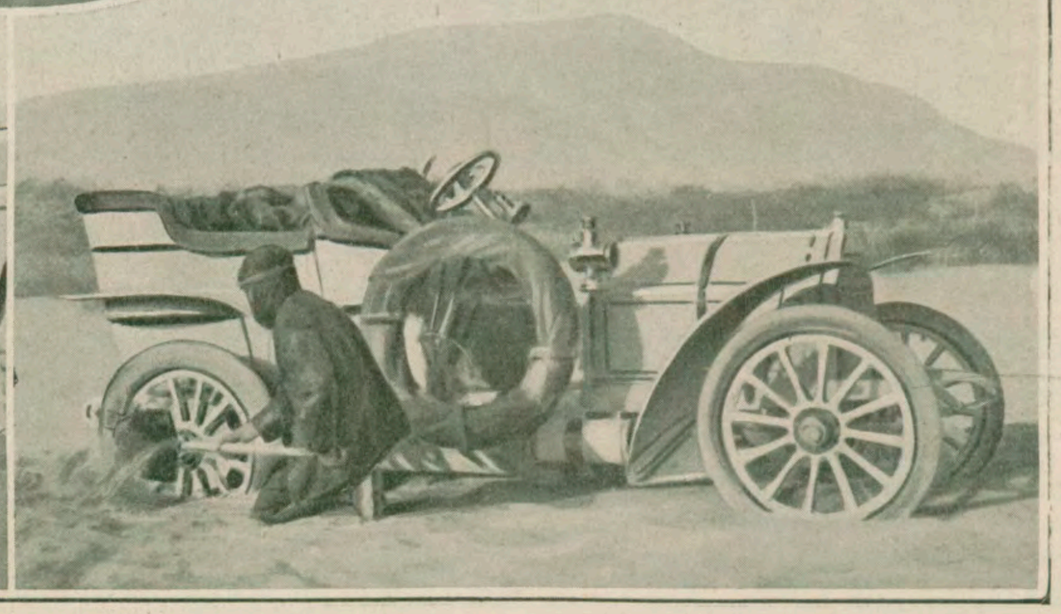
La marchandise est vendue à des Arabes par des Arabes, les opérations se font sans bruit et l'argent est échangé directement, tandis que dans les villes fréquentées par des étrangers, des discussions s'élèvent sans cesse entre acheteurs et vendeurs.

A la porte des cafés, de vieux Arabes boivent en fumant des cigarettes ou le narghilé ; des enfants vêtus d'étoffes bigarrées jouent en liberté ; des aveugles marmottent au seuil d'une porte quelque prière ou quelque supplique aux passants. Dans les rues, on n'entend presque pas de bruit, sauf, de temps en temps, le cri rauque d'un ânier ou d'un pâtre revenant de la campagne et ramenant leurs troupeaux.





L'enlizement.
En apercevant le lit sablonneux de cette rivière, les chauffeurs s'engagent en première vitesse, espérant la traverser facilement.



La traversée de l'oued Bou-Saâda.
Malheureusement, les sables étant très mouvants, ils voient bientôt leurs voitures s'enlizer jusqu'aux moyeux des roues.

Un travail pénible.
Et, malgré tous leurs efforts, ils ne peuvent parvenir à dégager les roues. Ils se décident à envoyer chercher du secours à Bou-Saâda.

Jusqu'à la tombée de la nuit, les marchands sont accroupis devant leurs échoppes ; les acheteurs y passent et repassent, faisant des emplettes modestes mais nombreuses. A l'heure du crépuscule, brusquement les habitants rentrent chez eux, les boutiquiers rentrent leur marchandise et les enfants abandonnent le seuil des portes pour aller prendre le repas du soir. Pendant une heure, il se fait un silence profond ; l'on croirait que Boghar s'est endormi. Vers 8 heures, apparaissent quelques lumières vacillantes qui éclairent le coin des rues, puis on entend le son d'une réta, ou flûte de roseau, qui annonce le commencement des fêtes nocturnes. C'est l'heure, en effet, où l'on se rend au café pour assister aux danses des almées. Pendant que la plupart des rues restent désertes, deux ou trois ruelles deviennent plus brillantes, et seuls, pour ainsi dire, des cafés maures s'y trouvent à chaque porte. Les Arabes s'y entassent, et pendant trois heures une effervescence incomparable va y régner. Les almées circulent au milieu de ce public devenu bruyant, excité par les boissons nombreuses et par la fumée du tabac. Puis elles vont deux ou trois s'asseoir sur un banc pendant que l'une d'elles éxécute une danse qui ressemble en tous points à celles que nous avons tous vues rue du Caire pendant l'Exposition de 1889, alors que l'orchestre s'efforce de faire entendre une musique des plus échevelées. La danse dure quelques minutes sans trop attirer l'attention du public ; puis celui-ci s'excite, la musique joue de plus belle et la danseuse exécute des contorsions de plus en plus suggestives. Alors l'Arabe le plus excité se lève et va coller des pièces de 5 francs sur le front du chef de musique, sans toutefois que ce dernier cesse de jouer. Puis, quand il a le front couvert de pièces de 5 francs, un autre Arabe les enlève et les rend à son propriétaire. Chose bizarre, ce sont toujours les mêmes pièces qui servent. L'explication de cette coutume est la suivante : le chef de musique a droit à deux sous par pièce de 5 francs collée sur son front.

Des Arabes de bonne volonté.
Des Arabes arrivent de Bou-Saâda. On attache de fortes cordes à la voiture enlizée.

Les burnous à la remorque.
Les Arabes s'y attellent, et l'effort de ces hommes sort les voyageurs de leur périlleuse situation.

De Laghouat à Ghardaia.

Cette vaste route peut se diviser en deux parties. La première assez plate, relativement bonne, traverse de grandes plaines d'alfa au milieu desquelles émergent, par instants, des végétations verdoyantes que n'explique la présence ni d'un puits, ni d'eaux vives. Cette région est remarquable par les nombreux mirages qu'on y observe. La seconde partie est beaucoup plus difficile. C'est la Chebka, ou désert rocheux, qui s'étend sur une longueur de 450 kilomètres et une largeur de 150 kilomètres. C'est dans une vallée creusée dans la Chebka par l'oued Mzab que se trouve située l'oasis de Gardhaia qui, tout à coup, apparaît comme une tache verdoyante, au milieu de ce désert de roches fauves. Après deux jours de repos, nous reprenons le chemin de Laghouat.

En quittant Laghouat, on nous offre des mulets pour traverser les bancs de sable de la prise d'eau, mais les mulets ne nous sont d'aucune utilité et nous triomphons sans peine de ce passage difficile ; grâce à une légère ondée qui était tombée dans la nuit, le passage de l'oued Mzi, au lit rocailleux et plein de galets, s'effectue sans encombre, et nous arrivons à Djelfa pour déjeuner. Le lendemain matin, nous repartons pour Bou-Saâda, oasis située à 130 kilomètres de Djelfa. Djelfa est située à 1.150 mètres d'altitude et nous avons à descendre de près de 600 mètres. Nous effectuons dans les derniers 25 kilomètres de véritables steeple-chases. Nous arrivons enfin à Bou-Saâda, qui, encaissé entre des murailles de lauriers-roses et de palmiers, est un centre délicieux pour les peintres et les photographes. De là, nous cherchons à regagner Alger. Deux routes peuvent être suivies : la première, par Baniou et Msila ; la seconde, par Aumale. La route de Msila, qui ramène à Alger par la Kabylie, est plus pittoresque que celle d'Aumale. Après nous être minutieusement renseignés, nous nous décidons à prendre la route d'Aumale. La veille de notre départ, un sirocco violent avait ensablé l'oued Bou-Saâda que l'on traverse à 3 kilomètres de l'oasis. Le sable était devenu mouvant et nous n'en étions pas informés. Aussi, en apercevant le lit sablonneux de cette rivière, nous nous engageons en première vitesse, espérant la traverser comme celles qui, jusqu'alors, ne nous avaient opposé qu'un obstacle médiocre. Malheureusement, les sables étaient très mouvants et les deux voitures s'enlizent à 5 ou 6 mètres l'une de l'autre. Malgré tous nos efforts, nous ne pouvons parvenir à les déblayer, et nous nous décidons à envoyer chercher du secours à Bou-Saâda. Trente Arabes arrivent bientôt au pas de course, accompagnés de deux ou trois Européens. On attache de fortes cordes à nos voitures, les Arabes s'y attellent, et l'effort de ces hommes nous sort de notre périlleuse situation.

Nous arrivons à Aumale vers 6 heures du soir. Le lendemain, à la première heure, nous reprenons notre route vers Alger ; nous traversons les montagnes du Djebel Dira et, enfin vers 1 heure, nous arrivons à Alger, ayant ainsi accompli notre voyage saharien.

Dr HENRI DE ROTHSCHILD.

Le marché de Ghardaia.
Tous les vendredis, les Arabes apportent au marché de Ghardaia les produits de leur culture.

LE FOOTBALL A LYON

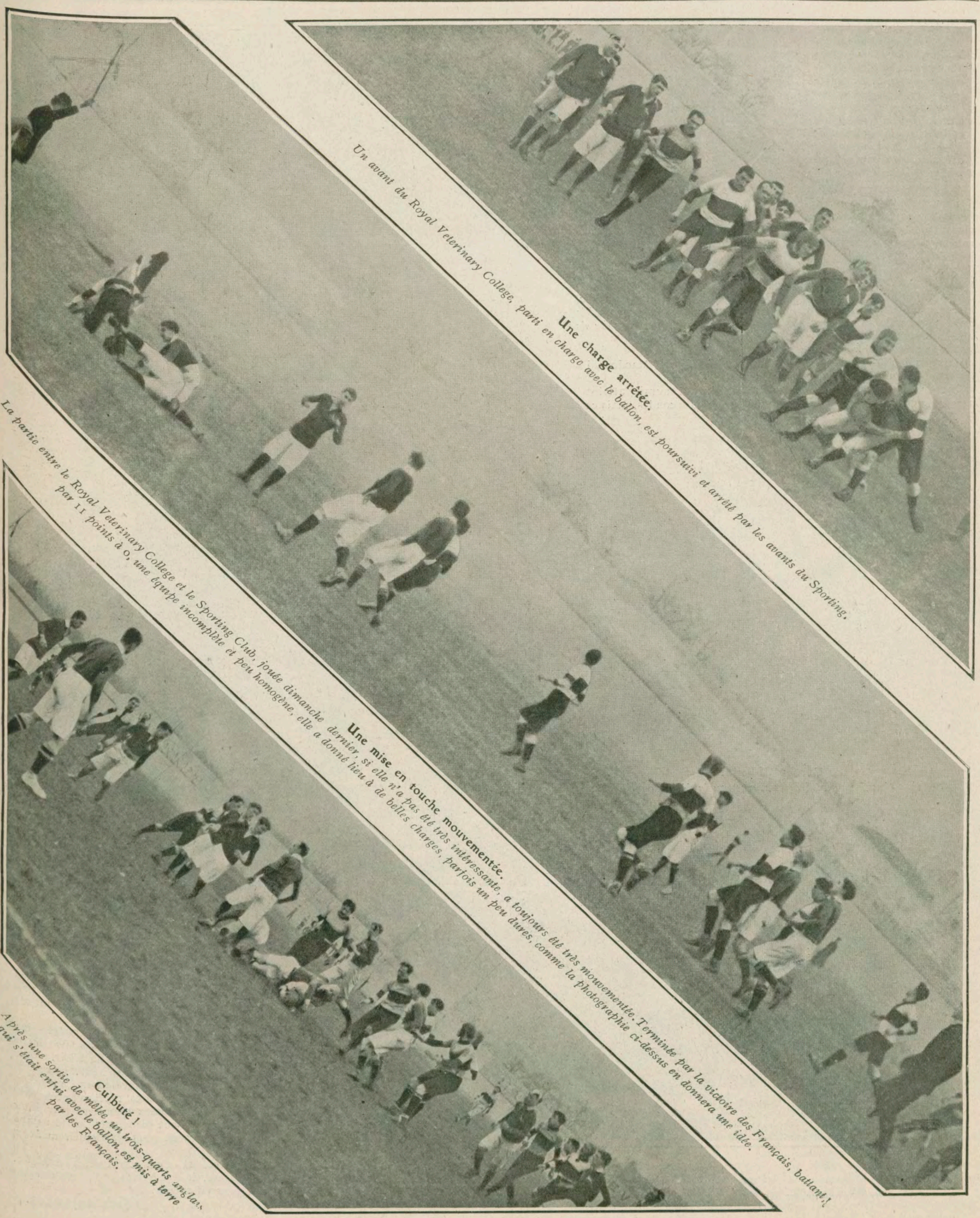
Une mêlée tournée.

Les avants Lyonnais supérieurs en poids à leurs adversaires ont réussi à s'assurer la possession du ballon qu'ils cherchent alors à tourner pour commencer un dribbling. Un demi du Racing, Decamps, surveille la manœuvre des Lyonnais pour essayer d'y parer.

Un tenu (Clichés Ch. **Popineau**)

L'arrivée du Racing, Isaac, vient d'arrêter un dribbling et s'est fait tenir avec le ballon. Les avants parisiens en nombre à l'endroit du tenu, se forment en mêlée. Et l'arrière reprend son poste. Le match très disputé s'est terminé par la victoire de Lyon par 7 points à 3.

AU PARC DES PRINCES



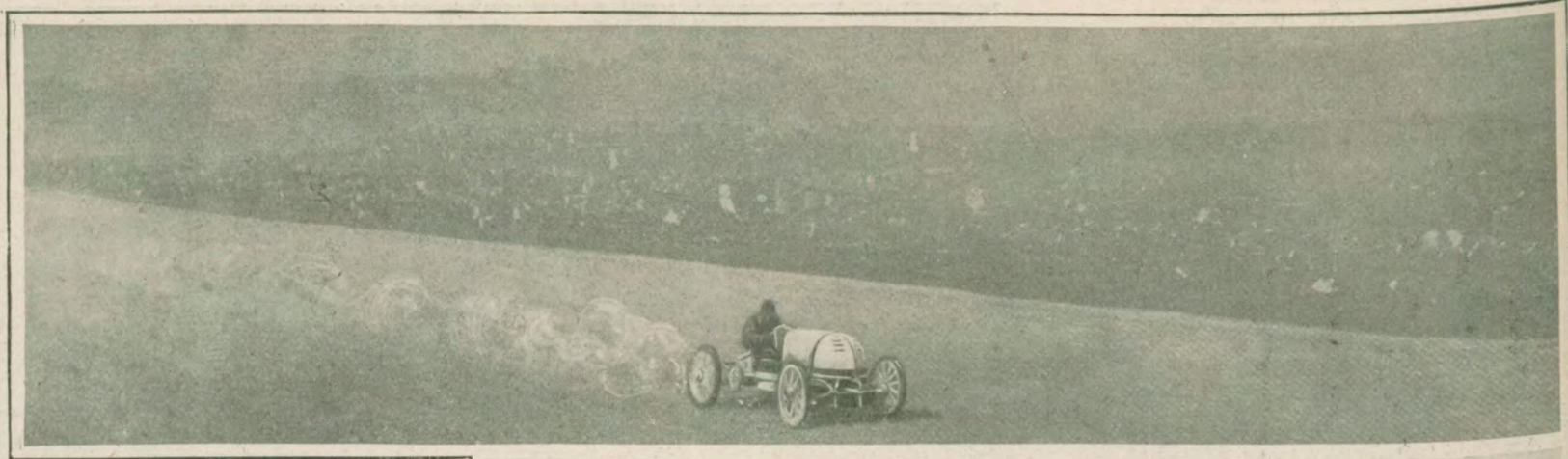
Une charge arrêtée.
Un avant du Royal Veterinary College, parti en charge avec le ballon, est poursuivi et arrêté par les avants du Sporting.

Une mise en touche mouvementée.
La partie entre le Royal Veterinary College et le Sporting Club, jouée dimanche dernier, si elle n'a pas été très intéressante, a toujours été très mouvementée. Terminée par la victoire des Français, battant, par 11 points à 0, une équipe incomplète et peu homogène, elle a donné lieu à de belles charges, parfois un peu dures, comme la photographie ci-dessus en donnera une idée.

Culbuté !
Après une sortie de mêlée, un trois-quarts anglais qui s'était enfui avec le ballon, est mis à terre par les Français.

LE MEETING AUTOMOBILE DE FLORIDE

L'événement de la semaine a certainement été le Meeting de Floride où la plupart des chauffeurs américains et quelques chauffeurs européens ont essayé de battre les records établis en Europe, en profitant de la merveilleuse plage de sable dur dont nous leur avons donné il y a une semaine la description.

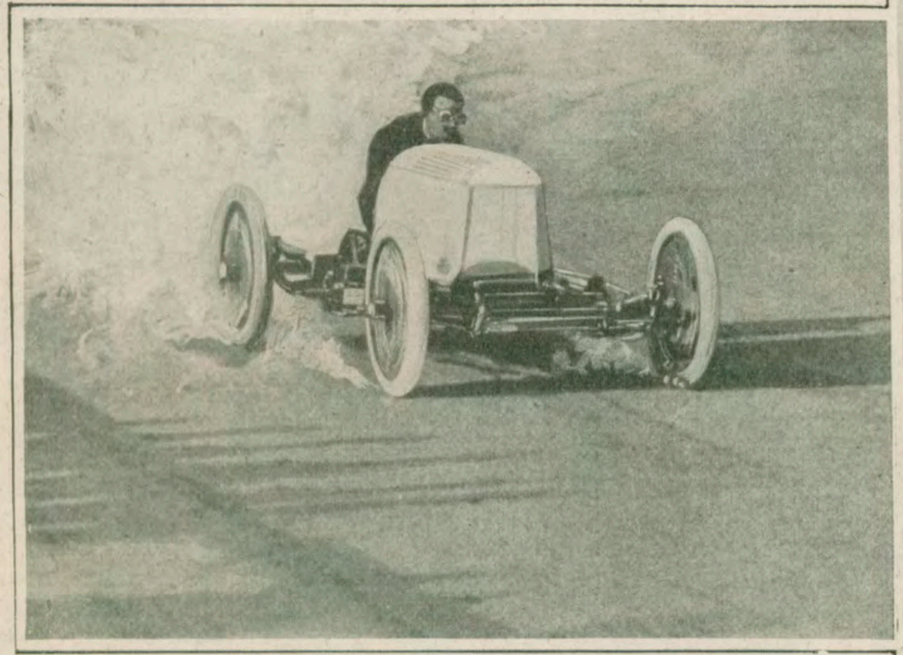


Bowden,

qui, sur une voiture de plus de 1.000 kilos, et, par conséquent, disqualifiée, a fait le meilleur temps sur le mille au cours du Meeting automobile de Floride.

Le succès a, en partie, répondu aux efforts des chauffeurs américains et européens. Je dis en partie, car jusqu'ici les grands records de vitesse restent encore à la vieille Europe. Le meilleur temps qui ait été fait chez nous est le kilomètre en 21 s. 3/5 par Baras, sur Darracq à Ostende. Dans les diverses courses du kilomètre qui ont eu lieu là-bas, le meilleur temps a été fait par Macdonald sur une 6-cylindres Napier, en 23 secondes.

Il est vrai que sur le mille, le même Macdonald aurait atteint 170 kilomètres à l'heure, soit 1.609 mètres en 34 secondes, mais ce temps-là n'a encore rien d'officiel et, à dire vrai, l'on ne sait point si le temps de 34 s. 2/5 obtenu par le même Macdonald quelques jours après a été lui même officiellement chronométré.

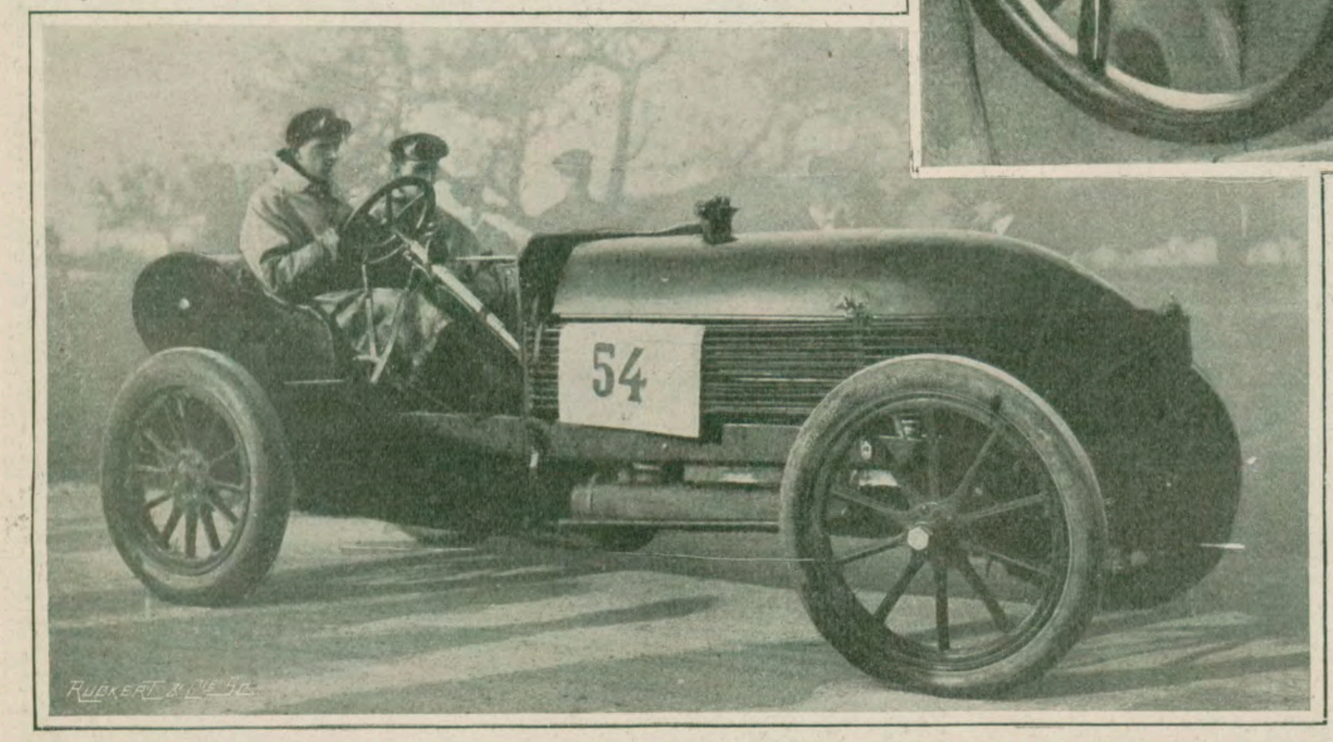


Barney-Oldfield,

le célèbre chauffeur américain qui a connu la défaite en Floride.

Franck Crocker,

qui a trouvé la mort en faisant un essai en vue du Meeting de Floride.



Macdonald,

le triomphateur du Meeting de Floride, nouveau recordman du mille et des cinq milles.

Les voitures américaines n'ont guère brillé, jusqu'à ce jour, ni le « Dragon Vert » de Barney-Oldfield, ni les Bullet, ni la Winton de Kiser, n'ont éte même dans les voitures de seconde ligne, et cela a dû être pour les Américains un crève-cœur d'autant plus cruel qu'à défaut des grandes performances sur le fond où ils reconnaissent assez volontiers leur infériorité, nos voisins espéraient bien tenir la tête dans la vitesse pure où ils se sont plus particulièrement spécialisés.

Il n'en a rien été et c'est une voiture anglaise, la 6-cylindres Napier, de Macdonald, qui semble avoir eu, jusqu'ici, le plus vif succès.

GEORGES PRADE.

LA PREMIÈRE NAISSANCE DE L'ANNÉE

LE PREMIER PUR SANG NE CETTE ANNÉE

C'est le haras du Val d'Enfer, l'ancien haras du baron de Soubeyran, qui a l'honneur d'ouvrir... le feu des naissances. L'autre matin, est né, à ce haras qui fut le berceau de grands vainqueurs, un poulain par Jour de Fête et Fontaine L'Abbé.

Et, fait curieux, le même jour, presque à la même heure, naissait en Angleterre, au haras de Cobdan, le premier produit de Flying Lemur, le propre frère du célèbre et très victorieux Flying Fox. Nous ne pouvons que souhaiter à ces deux « jeunes espoirs », dont l'un, le produit de Jour de Fête, vit la lumière pour la première fois devant l'objectif du photographe de la Vie au Grand Air, *une carrière fructueuse pour leurs éleveurs et pour ceux qui les achèteront yearlings.*

Ce petit poulain sera le doyen de son année; cependant, si, par hasard — et il faudrait un grand hasard — un poulain naissait le 31 décembre 1905, il aurait le même âge que le produit de Jour de Fête; en effet, chez les chevaux de course — comme aussi chez les chevaux de l'armée — l'âge des chevaux compte du 1er janvier de l'année de leur naissance.

LE PATIN SPORT &

Un champion de Davos au départ.

Retour du marché.
La ménagère des environs de Berlin profite des rigueurs de l'hiver pour aller à la ville faire ses provisions par le chemin de la Sprée glacée.

Le patinage est autre chose qu'un sport,... c'est un moyen de transport.

L'art du patinage remonte à la plus haute antiquité, quoique, en réalité, il soit difficile d'en trouver trace dans les auteurs anciens, à moins que ce ne soit dans les traditions scandinaves. Mais nos notions sur les peuples antiques se résumant à peu près à l'Inde, l'Egypte, la Judée, la Grèce et Rome, on conçoit que ce n'est pas sous ces latitudes élevées que le patin ait pu être pratiqué.

Les riverains du Nil, pas plus que ceux de l'Indus, ceux du Cydnus ou de l'Eurotas pas plus que ceux du Tibre ou du Jourdain n'eurent jamais l'occasion de voir la glace emprisonner leurs flots coutumiers. Le mot désignant le patinage n'existe même pas en grec ni en latin, pas plus qu'en hébreu ou en sanscrit, quoique la glace fût fort connue des Grecs comme des Romains. Mais ils n'en prévoyaient pas d'autre emploi que celui de rafraîchir l'hydromel ou le falerne, car nos ancêtres latins aimaient à boire frais, ce dont personne ne pensera à leur faire un reproche.

César parle bien, à un certain chapitre de ses *Commentaires*, de barbares qui avaient fui devant ses troupes, dans les brumes cimmériennes, semblant planer au-dessus de la surface glacée d'un lac sur laquelle ses soldats n'avaient pas osé se risquer. Ces barbares, Gaulois, Francs, ou Germains, étaient certainement des patineurs, les ancêtres de nos élégants sportsmen du Tir aux Pigeons ou du Palais de Glace. Le patin, à cette époque, était, du reste, on le conçoit, des plus primitifs. Il était taillé dans un os, généralement dans le tibia d'un animal domestique, renne ou bœuf, ou d'un grand fauve, ours, élan ou aurochs. Il était coupé en forme de prisme triangulaire, le pied reposant sur l'une des faces, tandis que l'angle dièdre des deux autres faces venait s'appliquer sur la glace. Des courroies de peau passées dans des trous situés aux deux extrémités de l'os servaient à retenir le pied sur l'instrument.

On a retrouvé des spécimens de ces patins primitifs un peu partout dans les contrées septentrionales, en Hollande, en Angleterre, en Danemark, dans le sud de la presqu'île scandinave.

Le fait que certains de ces os ont été reconnus appartenir à des espèces aujourd'hui disparues ou émigrées beaucoup plus au nord, et celui qu'on les a trouvés mélangés avec des armes primitives de l'âge de la pierre taillée ou du commencement de l'âge de bronze suffisent pour indiquer que le patinage était connu des peuples du Nord à une époque très reculée.

On aurait tort de croire, cependant, que c'est dans les pays tout à fait septentrionaux que le patin est né, et que l'usage s'en est le plus répandu. La Russie, la Laponie, la Suède et la Norvège sont couvertes partout de neige qui vient s'étendre sur la surface gelée des cours d'eau et empêcher l'usage du patin. C'est

Sur les canaux gelés de Hollande
Les petits pêcheurs néerlandais prennent leurs ébats, chaussés de patins de forme antique.

Traîneaux improvisés.
Une chaise pliante est un traîneau tout fait, où la petite sœur est en sûreté... pourvu que la glace ne soit pas trop raboteuse !

Au Bois.
Le Cercle des Patineurs voit nos élégantes Parisiennes exécuter les figures les plus compliquées avec une hardiesse et une maëstria surprenantes.

LE PATIN PRATIQUE

A tout âge.
Aussi sûres de leur équilibre que leurs petites-filles, les vieilles paysannes des pays du nord vont sur leurs patins acheter leurs bretzels et potiner un brin.

surtout la raquette et le ski qui trouvent leur emploi et se développent dans ces régions. Aussi c'est en Angleterre, en Danemark, et surtout en Hollande et aux Etats-Unis que le patin a acquis son plus grand développement et qu'il est devenu, pour toutes les classes et tous les âges de la population, un moyen de transport.

Les anciens auteurs anglais parlent souvent du *skating* et il y est fait dans Shakespeare de fréquentes allusions.

Dès le XII[e] siècle, déjà, on patinait ferme sur les marais des environs de Londres. Les patins de cette époque étaient encore en os. Mais, au lieu d'être taillés dans des tibias, ils l'étaient dans des mâchoires de cheval ou de vache. L'os était peut-être plus dur, mais la forme semble moins se prêter à l'usage qu'on lui demandait.

L'usage de ces patins en os semble s'être conservé assez longtemps puisque J. Stow, qui vécut de 1525 à 1605, dit qu'à son époque les apprentis et les gamins de Londres s'en servaient. A la fin du XVII[e] siècle, le patinage était devenu un sport élégant, et John Evelyn dit qu'en 1662, l'hiver ayant été très dur, on patina pendant trois mois sur les lacs de Saint-James Park. Presque à la même époque, Catinat, harcelé par les bandes du stathouder qui couvraient de longues distances à toute allure, sur les canaux gelés, pour tomber sur les derrières de son armée, fit fabriquer des patins dont il munit les plus adroits soldats de quelques-uns de ses régiments. Après quelques jours d'essai, ils étaient en état de résister aux rapides Hollandais et même de les poursuivre.

Le patin a d'ailleurs conservé droit de cité dans une armée, l'armée suédoise, où il y a un régiment de patineurs, comme il y a un régiment de skieurs.

Le XVIII[e] siècle vit le triomphe du patin. Très amoureuse de ce sport, comme le sont encore ses compatriotes, Marie-Antoinette put s'y livrer à cœur joie sur les pièces d'eau du parc de Versailles, les hivers rigoureux n'ayant pas malheureusement, manqué sous son règne. C'est en sa présence, sur la pièce des Suisses, que le chevalier de Saint-Georges, le plus parfait sportsman de l'époque, décrivait des figures, traçait sur la glace, de la pointe de son patin, le nom de sa reine respectueusement adorée, entouré de gracieuses et hardies arabesques.

On ne dit pas si, un peu plus tard, Pichegru, pendant la campagne de Hollande, avait des patineurs dans son armée, mais il lui eût été plus facile de s'emparer de la flotte hollandaise avec un régiment de patineurs qu'avec une brigade de hussards.

Le sport du patinage a toujours été considéré comme un sport de bon ton, et les hommes célèbres qui s'y sont livrés sont nombreux. Klopstock, Gœthe, les peintres Isabey et Horace Vernet, Lamartine et bien d'autres aimaient à se sentir emportés sans effort et sans fatigue sur les étendues glacées.

MARCEL VIOLLETTE.

Comme en électricité !
Tandis que, à Paris, les lettres sont véhiculées mécaniquement, elles parcourent en traîneaux les campagnes allemandes.

Le facteur rural allemand.

UN NOUVEAU CONCOURS

On a souvent dit que les coureurs cyclistes étaient de grands enfants, bons cœurs pour la plupart mais aussi diablement mauvaises têtes. C'est bien sous ce jour qu'ils se sont révélés chaque fois qu'il s'est agi de prendre quelque décision relative à la défense de leurs intérêts, ou à la revendication de leurs droits.

Mais avant d'être de grands enfants, les acteurs de nos vélodromes ont été de petits enfants. Insouciantes têtes blondes de marmots dont les mamans — et encore plus eux-mêmes — se doutaient peu qu'un jour viendrait où ils goûteraient les joies de la popularité et des triomphes réservés aux champions... à moins que ce ne soit les amertumes et les désillusions de ceux qui ne réussissent jamais à s'élever au-dessus de la médiocrité.

Nous donnons ci-dessus une douzaine de portraits de ceux que le public de nos vélodromes applaudit presque chaque dimanche. D'autre part ils figurent à l'âge heu-

QUELS SONT CES ENFANTS?

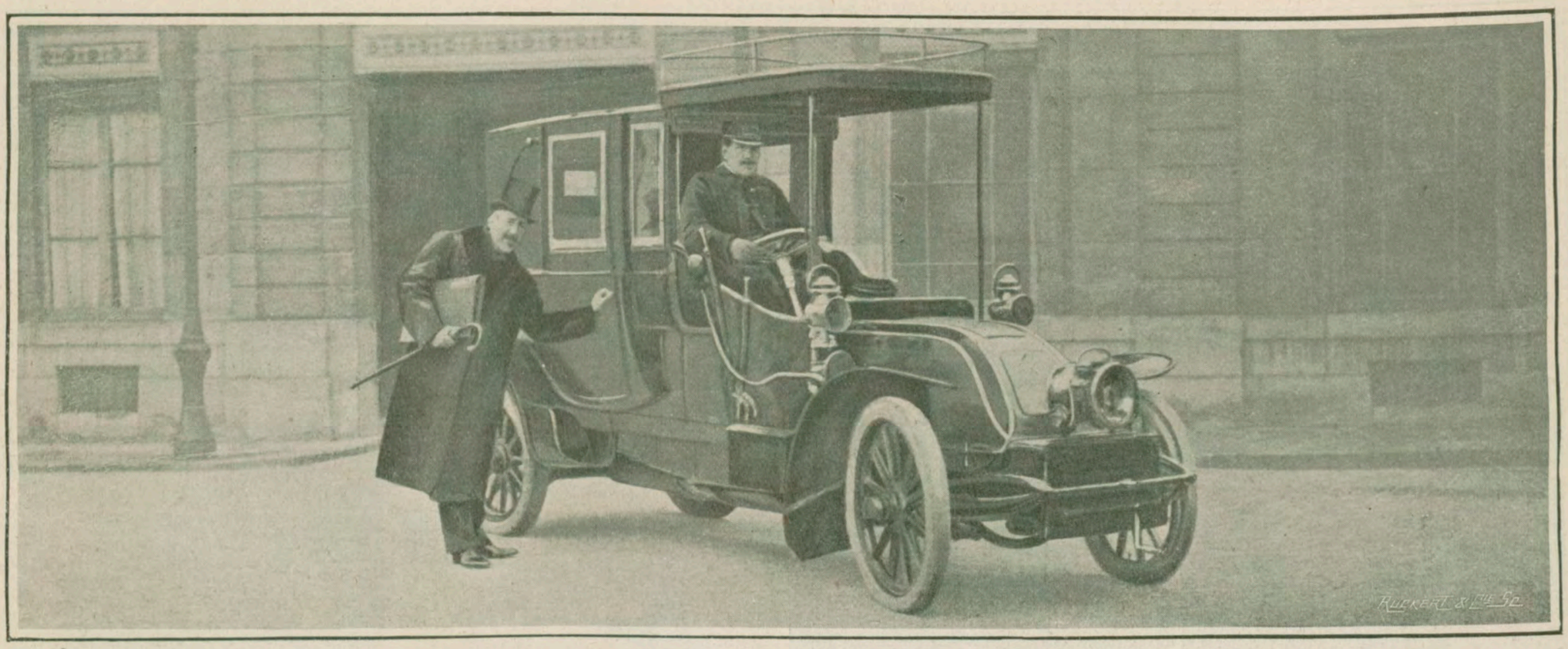
reux où l'on a encore ni soucis, ni chagrins autres que ceux du jouet brisé ou du gâteau disparu. Vous pourrez vous amuser à retrouver ici les traits de quelques-uns de nos grands champions. La Vie au Grand Air *vous convie même à cette tentative d'une façon toute spéciale, puisque le présent article forme en même temps le sujet d'un amusant concours dont les détails sont exposés plus loin, page V des feuilles de garde du présent numéro.*

C'est même pourquoi je m'abstiens de mettre des noms sous les gentilles figures de ces bambins. Votre curiosité en sera ainsi piquée davantage, et vous vous appliquerez avec plus d'ardeur à la contenter... en enlevant du même coup le premier prix du concours.

C'est la grâce que je vous souhaiterais à tous, si mon vœu pouvait avoir la moindre chance de se réaliser.

VICTOR BREYER.

MINISTRES SPORTSMEN



M. Rouvier, le nouveau président du Conseil des Ministres, ne fait pas usage de la voiture à chevaux du Ministère.

Depuis longtemps fervent adepte de l'automobile, il possède un magnifique coupé 15-chevaux, à bord duquel il effectue tous ses déplacements. Notre photographie représente le président du Conseil quittant le Palais de l'Elysée.

M. Rouvier, excellent cavalier, a pour coutume de faire tous les matins une promenade au Bois de Boulogne, en compagnie de son jeune fils et d'un piqueur.

Le président du Conseil chasse en compagnie du Roi de Portugal et du Président de la République, dans les tirés de Rambouillet.

A l'instar du président du Conseil, M. Berteaux, ministre de la Guerre, est un des plus fervents adeptes de la locomotion nouvelle.

Notre photographie le représente quittant le Palais de l'Elysée, après la constitution du nouveau Cabinet.

LE COUREUR POULAIN

POULAIN

Parmi tous les « comingmen » plus ou moins authentiques découverts depuis que les sprinters français ont perdu la suprématie dans le sport cycliste international, Poulain apparaît comme le plus intéressant. Sur lui vont se concentrer sans doute nos espérances pour la saison qui va bientôt s'ouvrir.

Né à Jersey de parents français, Poulain a aujourd'hui 23 ans. Il a commencé à courir très jeune, puisque depuis quatre ou cinq années déjà il figurait parmi les « écumeurs » les plus connus de la région nantaise, étant domicilié à Saint-Nazaire.

L'an dernier, il vint à Paris et se signala rapidement à l'attention des sportsmen par d'excellentes courses, sans toutefois parvenir à se classer véritablement au premier rang. Cet hiver, il a cependant fait renaître toutes les espérances en remportant à la Galerie des Machines une longue succession de victoires.

Il sera particulièrement intéressant à suivre, au moment de la reprise des réunions de plein air, alors qu'il se heurtera aux vrais grands cracks étrangers qui n'ont pas paru au Vélodrome d'Hiver.

L'Exposition Internationale des Sports en 1907

Le prince Della Rocca. — M. Pierre Letellier, — M. Georges Prade, — M. Gervais, député de la Seine. — Comte Récopé. — M. Gaston Dreyfus. — M. Du Teil de Havelt.

M. Gervais préside la première réunion du Comité de propagande.

Nous aurons, en 1907, une exposition internationale des Sports organisée par le Gouvernement français. A cet effet, une Commission officielle d'études a été nommée par M. Trouillot, alors ministre du Commerce. Le président de cette Commission est M. Gervais, député de la Seine. A côté de cette Commission d'études, M. Gervais a résolu de constituer un Comité de propagande où puissent être appelés tous ceux qui peuvent éclairer le Comité d'études et aider au succès de cette exposition. Ce Comité qui a réuni les personnalités les plus connues du monde sportif s'est réuni vendredi dernier dans la salle des Fêtes du Journal *et des* Sports.

Le dressage d'un cheval de Concours Hippique

Le saut d'une barrière.
Un cheval complètement dressé est exercé à sauter la barrière fixe, lorsqu'il est habitué au saut de la barre.

Le travail au manège. Dertini à Bordeaux.
Après les sauts d'obstacles, un bon travail au pas et au trot détend les nerfs du cheval.

Le saut de la barre.
Il faut faire sauter le cheval avec adresse pour qu'il puisse rattraper la faute, s'il est sur le point d'en commettre une.

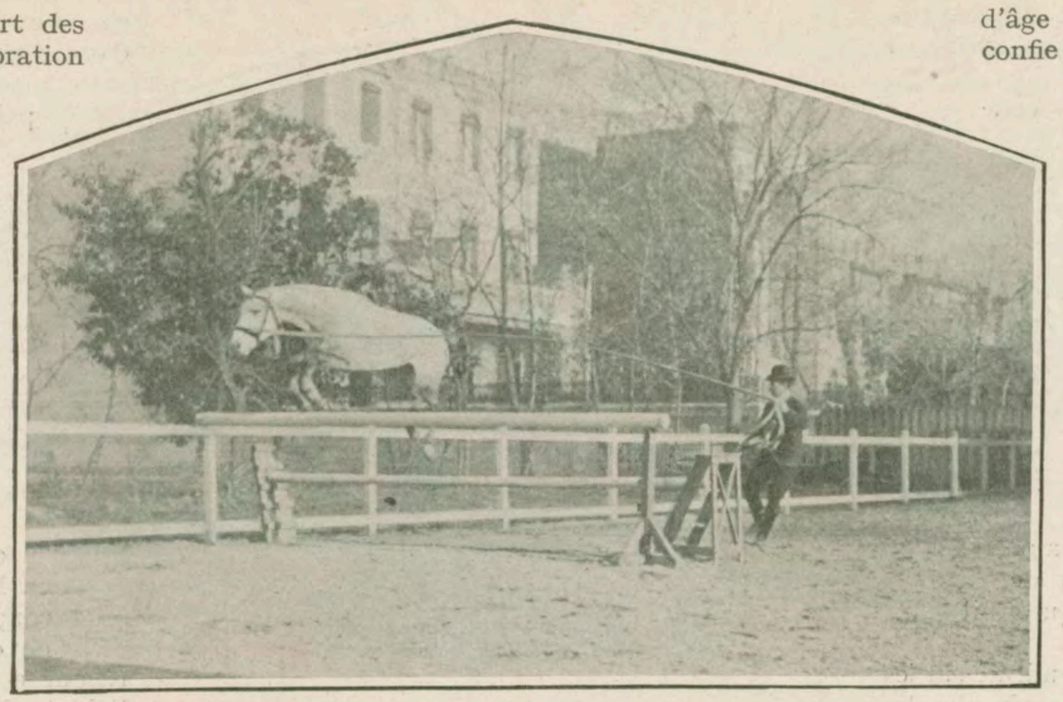
La Société Hippique Française commence cette semaine la série des concours qu'elle organise chaque année aux quatre coins de la France. Il semble que depuis quelques années, le cheval ait un regain de faveur. Les concours hippiques deviennent de plus en plus nombreux; les amateurs se groupent, grâce au T. C. F., pour la propagation du tourisme hippique ; les commerçants eux-mêmes et les industriels... chevalins ont fondé une Union hippique pour la défense de leurs intérêts.

Voici que va s'ouvrir à Bordeaux, sur la place des Quinconces, le premier des concours organisés par la Société française hippique, le Concours du Sud-Ouest. Grâce à l'engouement mondain pour ses réunions hippiques, la S. H. F. a pu réaliser le programme tracé par ses fondateurs qui est de « favoriser et de développer l'emploi du cheval de service produit en France », sans subvention gouvernementale, sans allocations prélevées

— comme cela est pour la plupart des sociétés qui s'occupent de l'amélioration de la race chevaline — sur les opérations si fructueuses du Paris mutuel, en un mot, avec ses propres ressources, le comité composé de dévouées compétences a donné un essor énorme à notre industrie chevaline et a su affranchir presque définitivement la France du tribut payé annuellement à l'étranger pour l'achat des chevaux de service et de luxe.

Chaque année, au programme sont ajoutées des épreuves intéressantes et utiles tant pour les chevaux de voiture que pour les chevaux de selle.

Dès que la S. H. F. a annoncé les dates de ses concours, c'est chez les amateurs, chez les éleveurs, chez les marchands, dans les écoles de dressage un mouvement aussi grand que dans les centres d'entraînement des chevaux de course, à l'approche de réouverture des hippodromes. Un cheval de concours hippique, d'attelage ou de selle a besoin d'une préparation spéciale, d'un travail de plusieurs semaines, car les allures, le modèle, ne sont pas tout, il y a aussi et beaucoup la présentation. Il n'est pas donné à tout le monde de savoir présenter un cheval, même bien préparé ; beaucoup de nos amateurs qui mènent correctement au Bois, qui galopent dans l'allée des Poteaux et sautent les obstacles du Tir aux Pigeons, ont souvent fait piètre figure sur le sable du Grand Palais ou des enceintes de nos concours de province. Dans une école de dressage qui comprend une cavalerie souvent nombreuse, appartenant soit à l'école, soit à des particuliers, on choisit une vingtaine de chevaux répondant aux conditions d'âge et de taille du programme ; on les confie à ceux qui doivent les présenter et c'est un travail quotidien et régulier jusqu'au jour où le jury se réunira.

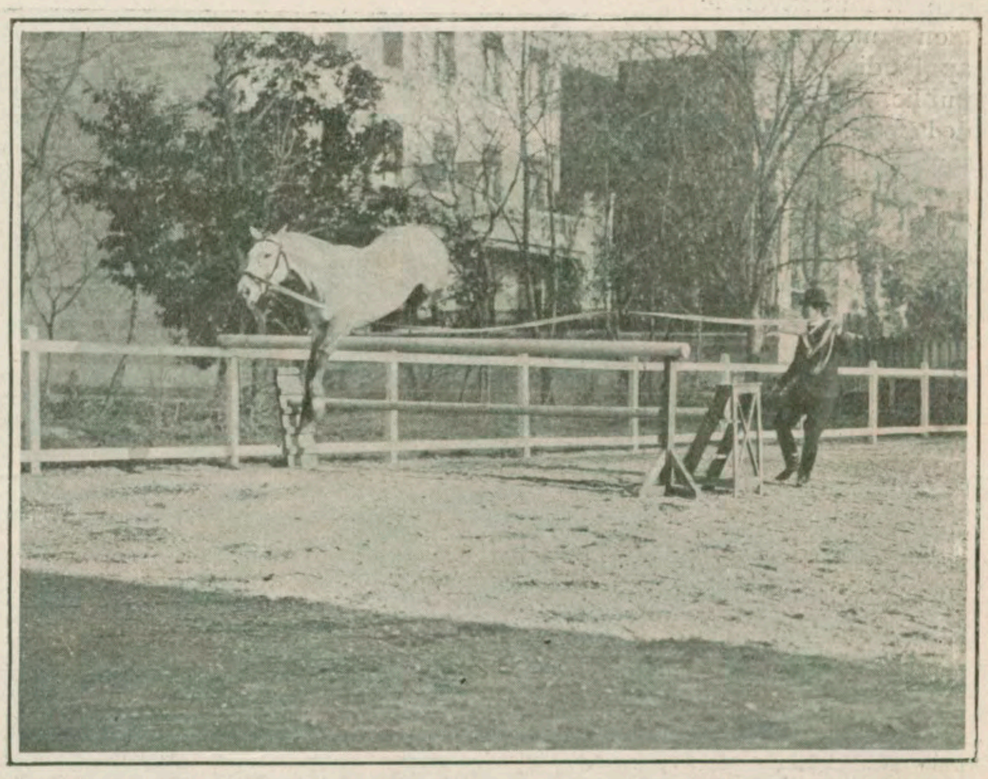


La préparation au saut.

Le cheval, tenu à la longe, travaille en cercle, et on le fait sauter sans être monté.

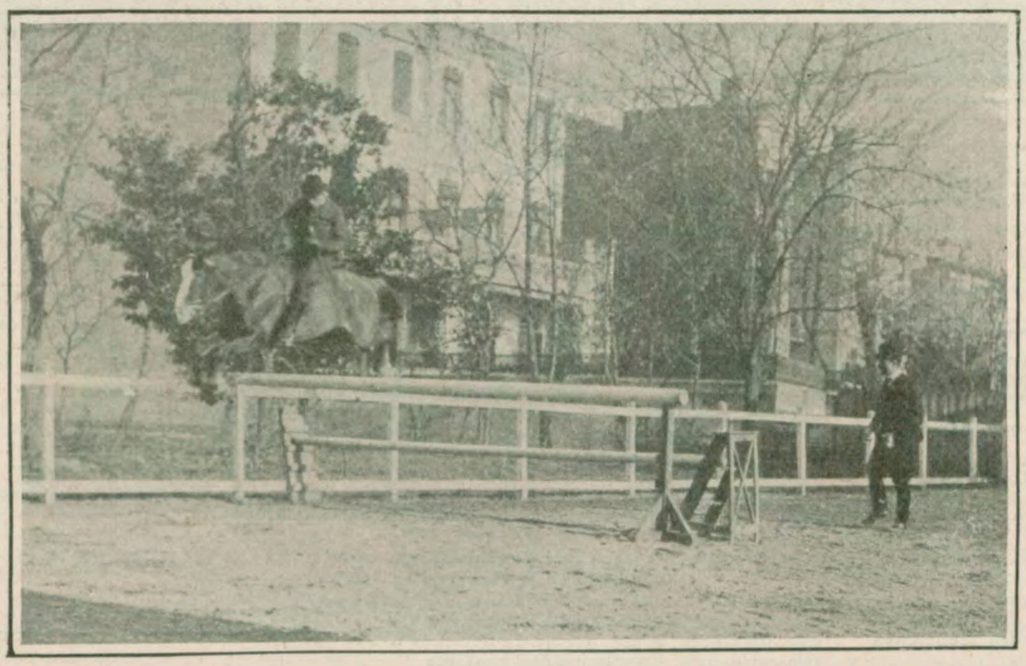
Pour le cheval de selle, la préparation est peut-être plus longue, bien que nous ayons maintenant quelques écuries de concours et que les chevaux vus à Bordeaux iront à Nantes, viendront à Paris et continueront leur tournée par Vichy, Nancy et Boulogne-sur-Mer.

En principe, on peut admettre que tous les chevaux de selle possèdent les moyens suffisants pour figurer honorablement dans un concours hippique, lorsqu'ils ont une préparation suffisante, car les obstacles de concours ne dépassent pas les moyens d'un bon cheval ordinaire. Il faut qu'un sauteur ait du sang, qu'il soit adroit et soit peu impressionnable ; qu'il ait du sang, parce que les parcours doivent être faits très vite ; qu'il soit adroit, parce que l'obstacle ne se trouvant pas toujours dans la foulée de galop du cheval, son adresse lui permettra de se rattraper au pied même de l'obstacle ; il faut qu'il soit peu impressionnable pour ne pas s'effrayer du bruit et pour se souvenir des leçons qu'il a reçues.



Le saut de la barre.

Lorsque le cheval saute correctement, il faut le laisser franchir la barre, mais s'il est sur le point de faire tomber la barre, il faut soulever celle-ci, de façon que les pieds de derrière touchent et que le cheval sente qu'il a fait une faute.



Le saut « monté ».

Quand le cheval est bien confirmé sur l'obstacle, le cavalier le monte et lui fait franchir la barre.

On a vanté le cheval irlandais comme animal de concours pour les sauts d'obstacles, mais si on relève la liste des vainqueurs des grandes épreuves depuis plus de vingt ans, on y trouvera autant, si ce n'est plus, de chevaux français.

Certains chevaux de concours demandent une longue préparation ; d'autres sont « fill and well » au bout de quinze jours ou trois semaines. Lorsqu'un

cavalier veut posséder des chevaux de concours capables de lui faire remporter des prix, il est nécessaire qu'il ait une piste d'entraînement exactement semblable à celle des concours, avec les mêmes obstacles, avec les mêmes taquets. Cette question des taquets a déjà fait verser des flots d'encre : certains sont pour, d'autres sont contre. A la vérité, le taquet est très critiquable ; mais il est incontestable que c'est la garantie des concurrents. Les commissaires aux obstacles ne sont certes pas à l'abri d'une distraction, et ce n'est pas une sinécure que de voir passer 60 chevaux sans commettre une petite erreur de pointage, tandis qu'avec les taquets, il est impossible de se tromper.

Lorsque votre cheval sera bien confirmé sur les parcours d'Hippique, vous pourrez aborder les épreuves publiques, à condition de savoir le bien monter toutefois. Car ce n'est pas tout de choisir, de dresser et de préparer un cheval pour un concours hippique, il faut savoir le bien monter. Les applaudissements du public, le brouhaha de la foule paralysent souvent et même bien des concurrents; et je connais des chevaux tout à fait remarquables qui n'ont jamais rien pu faire de la faute de leurs cavaliers. Le cavalier doit être calme et monter comme s'il était sur son terrain d'entraînement. Le saut de concours est un saut spécial, et certainement vous n'aborderez pas la barre ou le mur en pierre comme vous aborderiez ces mêmes obstacles à la chasse ou dans un rallye. En concours hippique, il faut, tout en restant aussi correct que possible, « sauver la faute » en soulageant son cheval dans la dernière partie du saut par un léger mouvement de reins, très disgracieux s'il est exagéré. Un défaut de bien des cavaliers de concours est de se retourner après le saut pour voir si le taquet est tombé, je me contente de signaler cette incorrection.

Enfin, un défaut plus grave — un concours hippique n'étant pas une piste de cirque — c'est de se croire obligé de répondre aux applaudissements dont on est l'objet ; dès que le parcours est fini, les concurrents sages et sérieux quittent rapidement la piste.

Il y a depuis quelques années de véritables spécialistes des concours, des chevaux qui passent de mains en mains, et tel qui a gagné une belle épreuve ne fait rien avec un autre cavalier; c'est une preuve nouvelle que la « manière de se servir d'un cheval » n'est pas un article qui se vend.

PAUL MÉGNIN.

(Cliché Panajou freres à Bordeaux.)

La préparation à l'attelage.

Le cheval est garni; un homme remplace la voiture, et deux hommes le tiennent en mains pour l'habituer à marcher sous les harnais.

L'attelage a deux.

Les chevaux son attelé au « squelette » voiture de dressage.

Travail à la longe.

Après le travail « garni », un peu de travail à la longe détendra le cheval.

Attelé.

La préparation est terminée ; le cheval est attelé, mais deux hommes le tiennent à la tête.

Le matin du concours.

Pour que le cheval ne soit pas trop « vif », il est bon de le faire un peu travailler à la longe le matin du concours.

BLOC-NOTES

LE BULLETIN DE MICHELIN

QUELQUES CONSEILS SUR LES TRANSPORTS

Lorsqu'un colis ne nous parvient pas, soit qu'il s'agisse d'un simple retard, soit qu'il soit réellement égaré, nous demandons au client de vouloir bien nous indiquer : la date de l'expédition, le mode d'envoi, et, d'une façon générale, tous les renseignements nécessaires pour que nous puissions faire des recherches à notre gare.

Or, il arrive, dans ce cas, quatre-vingt-dix fois sur cent au moins, que le client nous répond avoir égaré son récépissé d'expédition. Il se rappelle l'époque approximative à laquelle il a fait l'envoi ; souvent il confond un colis postal et une grande vitesse. En un mot, nous croyons qu'il y aurait beaucoup à faire pour que l'éducation de la clientèle soit complète au point de vue des transports.

Il est bien entendu que ce qui suit s'applique uniquement aux expéditions faites en postaux ou grande vitesse, et voyageant aux conditions d'application du tarif général. Ce sont les seules expéditions qui intéressent réellement notre clientele.

Tout d'abord, nous ne saurions trop recommander à nos clients de classer soigneusement et de bien conserver leurs récépissés d'expéditions. Le récépissé que délivre la gare lorsque l'on fait une expédition constitue, en effet, un reçu ou un constat du dépôt de la marchandise à la gare. En règle générale, ces récépissés sont indispensables pour baser une réclamation ultérieure, le cas échéant.

Si le récépissé a été égaré, la réclamation serait quand même instruite, à la condition que tous les renseignements nécessaires figurent bien sur la lettre. La réclamation doit être transmise par lettre recommandée, cette formalité ayant pour effet de mettre la Compagnie en demeure d'instruire et de solutionner dans le plus bref délai possible.

Lorsqu'il y a retard dans la livraison, si le délai de transport est expiré et que la marchandise ne soit pas arrivée à destination, il y a lieu également de faire une réclamation et, de préférence, par lettre recommandée, en y joignant le récépissé. Il ne faut pas perdre de vue non plus — toujours en nous plaçant au point de vue des expéditions en grande vitesse ou colis postaux — qu'en acceptant les marchandises le chemin de fer s'en rend responsable, en raison des pertes, avaries ou retards qui pourraient survenir. Le réclamant n'a donc point à justifier qu'il y a eu faute du transporteur; cette faute est présumée, sauf cependant en cas de force majeure prouvée par le transporteur, ou en cas de stipulation de non garantie. C'est le cas, par exemple, au départ où il serait constaté que le colis est en mauvais état.

En nous plaçant à un autre point de vue, c'est-à-dire au point de vue des colis reçus par notre clientèle, par exemple les expéditions que nous faisons à nos clients, nous ne saurions trop insister sur la nécessité, au moment même de la livraison des marchandises, de constater l'état des colis, même en les déballant ou en les pesant, s'il y a doute ou si une trace extérieure fait craindre qu'il y ait un manquant ou une avarie. Sans aller jusqu'à le déballer pour un doute léger, on peut toujours le faire peser : c'est une opération tres rapidement faite Cette vérification immédiate que nous conseillons offre un grand avantage En effet, les avaries ou manquants constatés sont ainsi présumés s'être produits pendant le voyage et imputables au transporteur. Pour le cas où ce dernier ne voudrait pas reconnaître les défauts vérifiés, il serait indispensable que le destinataire refuse son colis. De la sorte il conserve tout entière son action contre le transporteur.

MICHELIN ET Cie

NOS CONCOURS SPORTIFS

CONCOURS N° 27 RÉSULTATS

L'ACADÉMIE DES SPORTSMEN

La tâche d'aligner quarante noms de futurs membres de l'« Académie des Sportsmen » a dû paraître difficile à nos pronostiqueurs habituels, car le nombre des concurrents a été moins élevé qu'à l'ordinaire.

Nous avons néanmoins reçu le total respectable de **1180 réponses**, ce qui a donné lieu à un dépouillement des plus ardus, comme bien l'on pense.

Voici la liste des quarante sportsmen « élus » par la majorité des pronostiqueurs:

Prince A. d'Arenberg,	Mis Chasseloup-Lau-	H. Desgranges,	G. Prade,
Archdeacon,	Comte Clary, (bat,	Fleuret,	Riottau,
Marquis de l'Aigle,	Mis de Chambray,	Gordon-Bennett,	Colonel Renard,
Brasier,	Cazalet,	Amiral Hummann,	Joseph Renard,
Baudry de Saunier,	Cte Cossé-Brissac,	Paul Hamelle,	Franz Reichel,
Victor Breyer,	Baron de Coubertin,	Chev. René de Knyff,	Comte Pécopé,
Marcel Boulanger,	Paul Champ,	Pierre Lafitte,	Santos-Dumont,
Ballif,	H. Deutsch,	G. de Lafreté,	Du Teil de Havelt,
Camille Blanc,	Marquis de Dion,	Mérillon,	De la Vaulx,
Tristan Bernard,	Duc Decazes,	Prince Murat,	Baron de Zuylen.

Nous avons tenu à publier les résultats tels qu'ils ont été établis par le dépouillement. Mais tout en nous montrant très sensibles à l'honneur ainsi fait au journal, nous regrettons que les pronostiqueurs aient cru devoir comprendre dans leurs listes un nombre aussi grand de nos collaborateurs, alors qu'il existe, nous en sommes persuadés, beaucoup d'autres sportsmen plus qualifiés.

Pour en revenir au résultat du concours, après comparaison des cartes postales, la liste se rapprochant le plus de la liste idéale est celle de **M. Amédée Cornet, 53, route de Versailles, Billancourt (Seine)**, qui gagne ainsi le prix unique de cent francs en espèces.

Les cinquante concurrents qualifiés pour le concours d'honneur sont:

MM. Estruc (Paris). — A. Lemarchand (Nantes). — Y. Turmeau (Tours). — A. Barbier (Paris). — A. Martin (Villers-St-Paul). — A. Garnier (Tours). — L. Lacoste (Lourdes). — G. Emey (Belfort). — F. Colin (Nozay). — Masséna (Nice). — Vinton (Malle). — P. Courtois-Suffit (Paris). — E. Levallois (Paris). — F. Bloch (Paris). — Surraut (Carcassonne). — A. Guérin (Tours). — P. Martinet (Moissac). — P. Lallement (Paris). — A. Thomassin (Saint-Aubin par Gif). — G. Bezault (Paris). — Perrichon (Lyon). — J. Vinet (Genouillac). — Anat-Lair (Orléans). — H. Konings (Liège). — E. Poulain (Paris). — H. Dasqué (Paris). — J. Mousnier (Sceaux). — P. Emery (Vichy). — A. Marsang (Menton). — Rousseau (Talence). — Castely (Paris). — M. Dutacq (Paris). — M. Dumay (Paris). — D. Rampazzi (Paris). — E. de Crécy (Paris). — O. Durieux (Paris). — M. Eloy (Le Havre) — Palinaro (Menton). — E. Debongnie (Paris). — P. Morlet (Orléans). — Eubaynes (Bordeaux). — E. Roleiston (Maisons-Laffitte). — R. Loubière (Tonneins). — Regouby (Paris). — M. Leblond (Le Havre). — M. Drouet (Sedan). — L. Chrétien (Paris). — A. Feuguère (Neuilly-s.-Seine). — Gautereau (La Garenne-Colombes). — Ferrand (Paris).

CONCOURS N° 28 AJOURNEMENT

POUR LES « VIEUX »

L'abondance des matières nous oblige à remettre à la semaine prochaine la publication des photographies reçues pour le concours des vieilles courses cyclistes et celle du classement de ce concours.

CONCOURS N° 29 CLOTURE

MATCH DE FOOTBALL

Il est encore temps de prendre part à notre concours n° 29 dont le sujet est le match international de rugby qui doit mettre aux prises, le 5 février, au Parc des Princes, l'équipe première du Racing Club de France et celle du Guy's Hospital de Londres. Les questions posées à ce sujet aux pronostiqueurs seront les suivantes :

1° **Quelle sera l'équipe gagnante du match ?**

2° **Au bout de combien de temps le premier point sera-t-il marqué d'un côté ou de l'autre ?**

Prière de répondre à la seconde question en indiquant des minutes et secondes, afin d'éviter les dead-heat.

Suivant la tradition, c'est par cartes postales exclusivement que les réponses doivent nous parvenir.

Le concours sera clos **Vendredi prochain 3 février**, c'est-à-dire que pour être qualifiées les cartes postales devront porter le timbre de la poste de ce jour-là au plus tard.

Le gagnant du concours recevra **cinquante francs**, le second **vingt-cinq francs en espèces.**

CONCOURS N° 30 NOUVEAU

ENFANTS DEVENUS COUREURS

C'est un sujet aussi original qu'amusant qui constituera notre concours suivant.

Pour y prendre part, il faut d'abord jeter un coup d'œil sur l'article publié dans ce numéro (pages 92 et 93) et reproduisant des photographies de coureurs cyclistes dans leur prime jeunesse. Nous n'avons pas indiqué les noms des jeunes portraicturés, mais ce sont tous aujourd'hui des coureurs cyclistes connus.

Il s'agit donc tout simplement de retrouver dans les traits du bébé ou de l'enfant d'il y a 15 ou 20 ans ceux de l'athlète d'aujourd'hui. Pour faciliter les réponses, nous avons numéroté chaque cliché, en sorte qu'il suffira d'ajouter un nom à la suite de chaque numéro.

Suivant la tradition, c'est par cartes postales exclusivement que les réponses doivent nous parvenir.

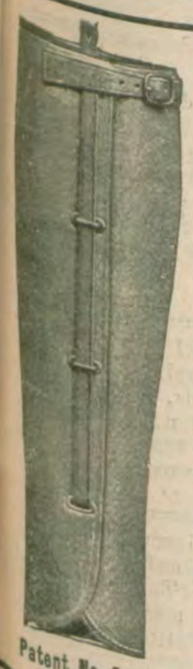
Le concours sera clos le **Vendredi 10 février**, c'est-à-dire que pour être qualifiées les cartes postales devront porter le timbre de la poste de ce jour-là au plus tard.

Le gagnant du concours recevra **cinquante francs**, le second **vingt-cinq francs en espèces.**

POUR NOS ABONNÉS

RAPPELONS que tout gagnant d'un de nos concours, s'il est abonné à la *Vie au Grand Air*, aura droit, en plus de son prix, à une collection d'une année de *Femina* ou de *Musica*, à son choix.

Nos pronostiqueurs abonnés sont donc invités à indiquer, sur les cartes postales qu'ils nous envoient, le numéro de leur bande d'abonnement, ainsi que la publication qu'ils préfèrent recevoir (*Femina* ou *Musica*), au cas où ils seraient déclarés vainqueurs.



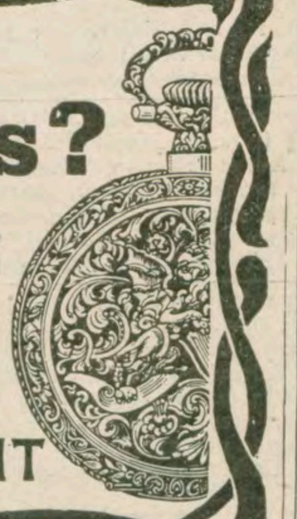
THE "HAMMOND" LEGGING
Registered No. 5.925
Non authentique sans avoir le dessus mentionné dans chaque legging.
Faites en toutes sortes de cuirs.
Echantillons et explications pour mesures sur demande.
HAMMOND & Co., LTD
8, PLACE VENDÔME, PARIS
et
Patent No. 24,383. 465, OXFORD STREET, LONDON

POUR MAIGRIR J'indique GRATIS moyen sûr et rapide. Ecrire à CHARDON, 10, Rue Saint-Lazare, Paris.

BOUGIE LUTHI
LOCHE, "La Reine des Bougies". 29, rue Brunel, PARIS
Bougies spéciales pour "Magnéto"
BOUGIE LUTHI
LOCHE, "La Reine des Bougies", 29, rue Brunel, PARIS

10 Ans Succès LINIMENT GÉNEAU
Plus de FEU
Plus de RES

MARQUE DE FABRIQUE
Seul TOPIQUE remplaçant le FEU sans douleur ni chute du poil. Guérison rapide et sûre des Boiteries, Molettes, Ecarts, Foulures, Vessigons, Engorgements des jambes, Suros, Eparvins, etc.
ris, 165, Rue St-Honoré. - Le Flac. fco ctre mandat de 6 fr.
vol gratuit, sur demande, du Guide Vétérinaire Duclaux.

Quelle heure avez-vous?
Chacun consulte sa montre et... personne n'est d'accord !!
Pour avoir l'Heure exacte, n'achetez que la Montre "NE VARIETUR" et les Modèles similaires de la Maison
J. GIRARD & Cie, Successeurs de E. GIRARD & A. BOITTE, 46, Rue de l'Échiquier, PARIS
Plus de 100 Variétés de Montres merveilleuses depuis 20 fr. jusqu'aux Chronomètres de prix avec Bulletin de marche vendus avec
20 MOIS de CRÉDIT
RIEN A PAYER D'AVANCE.
LE CATALOGUE de LUXE contenant les Reproductions photographiques des Montres est envoyé Franco et Gratis à toute personne qui en fait la demande.


Jante Démontable Peter, Brev. s.g.d.g.
Amsterdam-Stockolm Bruxelles- Londres Francfort s.-M.
Pleins Milan
Peter Berlin
LE NOUVEAU PNEU
Simplex-Peter
Vienne Pneus
Peter Zurich
PARIS
107, r. de Courcelles
Téléphone 546-60
Jante Démontable Peter, Brev. s.g.d.g.

Traitement Spécial des Chiens

INSTITUT CLINIQUE DU
Dr G. ROUSSEL
35, r. de Constantinople
PARIS
Téléphone 531-82
Consultations par correspondance :
HOPITAL St-HUBERT
7, Boulevard Pessières
Téléphone 535-03
Maison de santé et Pension pour Chiens

PRENEZ GARDE, Madame
vous commencez à grossir, et grossir, c'est vieillir. Prenez donc tous les jours deux dragées de THYROÏDINE BOUTY, et votre taille restera ou redeviendra svelte. — Le flacon de 50 dragées est expedié franco par le LABORATOIRE 1, Rue de Châteaudun, Paris, contre mandat-poste de 10. TRAITEMENT INOFFENSIF ET ABSOLUMENT CERTAIN.
— Avoir soin de bien spécifier : Thyroïdine Bouty. —

Trotting-Club
En face la gare St Lazare
ASSOCIATION DES ÉLEVEURS FRANÇAIS
14, place du Havre PARIS
BIBLIOTHÈQUE SPORTIVE — JOURNAUX SPORTIFS DU MONDE ENTIER — SALONS DE LECTURE, DE CONVERSATION — LAVATORY — BAR AMÉRICAIN
RESTAURANT DE 1er ORDRE
Déjeuners, 3 fr.; dîners, 4 fr., vins, café et liqueurs compr.
Pour faire partie de l'association, il faut appartenir au monde hippique, adresser une demande d'adhésion au président du Comité, qui soumet la candidature à une enquête.
L'entrée des locaux du Trotting-Club est autorisée dès la réception.

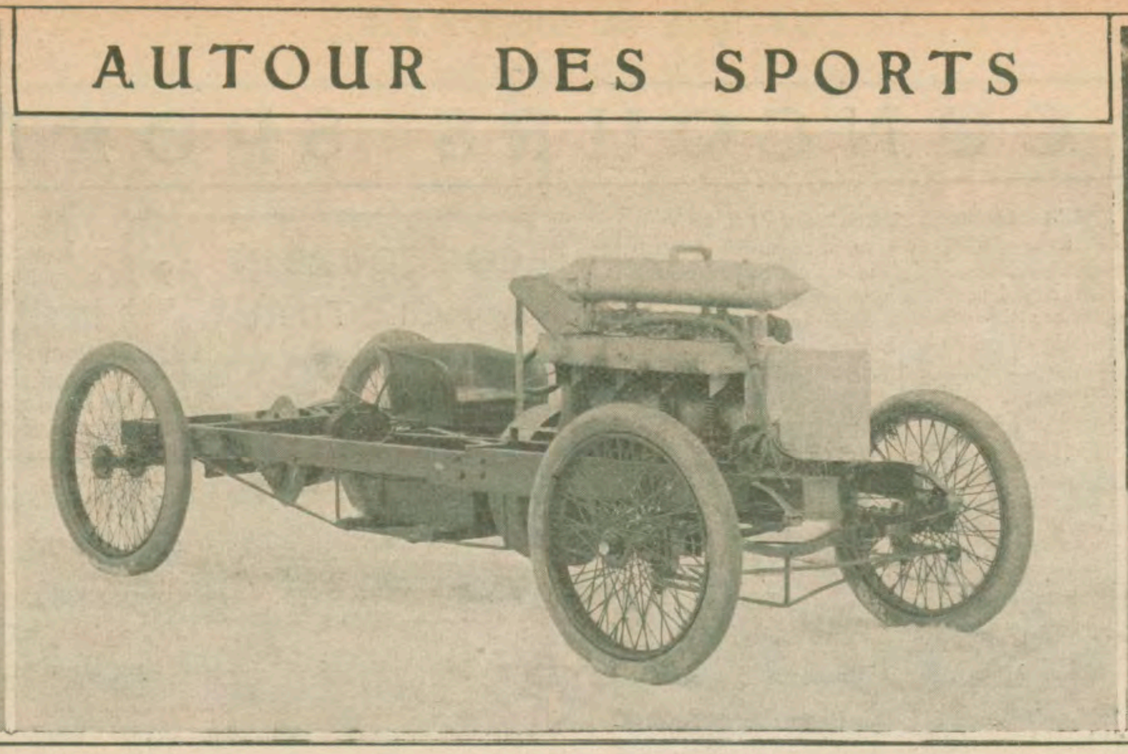
GAZ A LA CAMPAGNE
Installations rapides, économiques et à la portée de tous; donnant la lumière et le chauffage sans danger.
Prix : depuis 35 francs, bec et fourneau compris.
DEVIS SUR DEMANDE ADRESSÉE A
M. DEMONCHY, 29, rue Baudin, LEVALLOIS (Seine
Téléphone : 102

Le Refroidisseur Loyal
204, Rue St Maur, Paris

MOTO NAPHTA

AUTOUR DES SPORTS

T.-R. Carter.
Le vice-doyen des entraîneurs de chevaux vient de mourir. On a retrouvé son corps, la semaine dernière, dans la Seine.



Une voiture de course américaine.
Plus spécialement construite pour les courses sur piste. C'est une voiture de ce type que Barney Oldfield pilota longtemps et conduisit si souvent à la victoire en Amérique.

Le cheval de chasse du comte de Commingo
Type excellent d'un beau et bon poney de chasse.

NOS ÉCHOS

Le Gotha de l'Automobile.

Voici la liste de quelques personnalités ayant acheté des voitures « Mercédès » depuis le commencement de l'année :

S. M. le roi Léopold; S. E. le prince Carsoni, premier écuyer de S. M. le roi d'Italie, chargé d'essayer une 28/32 chevaux, par ordre du roi, suivant l'étiquette de la cour d'Italie, avant que Sa Majesté en commande une elle-même; Mgr le prince Strozzi; le prince Carega; le marquis de Villefranche; Marchese il Montegliari; prince Bibesco (Jean); M. Juan de Beistegui, ministre plénipotentiaire du Mexique en Espagne; M. Jules Descamps; M. Dufayel; M. de la Redorte, etc., etc.

Un arbitrage

Si nous en croyons la chronique, nous avons failli avoir un duel, le plus sensationnel, sans contredit, de tous ceux qui ont eu lieu depuis ces dernières années. Il est fâcheux pour les amateurs de lame franche que le prince Swaun et M. Berthola n'aient pu croiser le fer.

Le motif : jalousie. Le prince Swaun courtisait Mme Berthola, dernière femme aztèque de notre globe, et cette assiduité déplut au dernier homme aztèque.

Les ethnologistes en concluront que les sentiments et le cœur de l'antique race américaine ressemblaient sur certains points aux sentiments et au cœur de nos vieilles races aryennes. Fort heureusement les idées de paix universelle et d'arbitrage ont pénétré partout, même dans les cerveaux aztèques, et M. Bostock, qui ne demandait qu'à rétablir la paix dans son royaume quelque peu cosmopolite, a su apaiser tant de colères et réconcilier des époux que l'unique fait d'appartenir seuls à une aussi fameuse race devrait rendre inséparables.

Finance

La Ville de Paris émettra, le 11 février prochain, l'emprunt de 100 millions de francs dont le produit est affecté à rembourser à la Caisse municipale ses avances pour l'abaissement anticipé du prix de vente du gaz et pour l'assimilation aux travailleurs municipaux du personnel ouvrier et des employés de la Compagnie Parisienne.

Les nouvelles obligations, au nominal de 400 fr., amortissables en 35 ans, rapportant 2 3/4 o/o d'intérêt, soit 11 fr. par an, seront offertes au prix de 380 fr. Les souscripteurs auront à verser 40 fr. en souscrivant et 60 fr. à la répartition. Le solde à payer sera divisé ainsi : 150 fr. devront être versés du 1er au 15 septembre prochain et le reste du 1er au 15 mars 1906.

Les nouvelles obligations, divisées en obligations entières et en quarts d'obligations, seront dotées de 400.000 fr. de lots par an, divisés en deux tirages semestriels, qui auront lieu les 1er février et 1er août de chaque année. Chacun de ces deux tirages comprendra : un lot de 100.000 fr., deux lots de 25.000 et cinquante lots de 1.000 fr. Le premier tirage aura lieu le 1er août prochain. La ville a encore réservé à la petite épargne la faculté de souscription, moyennant le payement intégral du premier versement de 100 fr. par obligation, à une, deux et trois obligations irréductibles, et à un, deux et trois quarts également irréductibles, moyennant un premier versement proportionnel.

De tels avantages ont déjà été appréciés, puisque ces titres sont recherchés avec une prime de 8 fr. 50 sur le marché.

C. Levrai.

La Bourse des Sports

1° **Petites annonces *non commerciales*, la ligne de 40 lettres.. ... ... 1 fr. »**
2° **Petites annonces *commerciales*, la ligne de 40 lettres.. ... ... 1 fr. 50**
3° **Petites annonces *illustrées*. Forfait comprenant la confection du cliché-simili et un emplacement total d'une hauteur de 4 centimètres. 20 fr. »**

Nous ne saurions trop recommander à nos lecteurs désireux d'acheter, vendre ou échanger tout article sportif, d'avoir recours à notre "Bourse des Sports", lue par les 200.000 lecteurs de la *Vie au Grand Air*. On est presque sûr de trouver acquéreur pour un objet d'occasion en l'annonçant dans la "Bourse des Sports".

Automobiles

Rochet-Schneider 24 et 35 HP, modèle 1905, livraison février, mars, avril, etc.
Adressez-vous au chevalier G. de Knyff, directeur de la maison *Maurice Outhenin-Chalandre*, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine; la maison de confiance par excellence.
Catalogue et renseignements franco sur demande.

Renault frères 20, 14 et 10 HP, modèle 1905, livraison janvier, février, mars, etc.
Adressez-vous au chevalier G. de Knyff, directeur de la maison *Maurice Outhenin-Chalandre*, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine; la maison de confiance par excellence.
Catalogue et renseignements franco sur demande.

Panhard et Levassor 10, 15, 18, 24, 35 et 50 HP, 1905, livraison de suite ou à bref délai avec ou sans carrosserie.
Adressez-vous au chevalier G. de Knyff, directeur de la maison *Maurice Outhenin-Chalandre*, 4, rue de Chartres, à Neuilly-sur-Seine; la maison de confiance par excellence.
Catalogue et renseignements franco sur demande. (2145)

Double phaéton neuf 10 HP T. Huber, 3.500. Kahn, 11, rue Montrosier, Neuilly-sur-Seine. (2146)

GARAGE CENTRAL, 4, rue Buffault (faubourg Montmartre). Tél. 307-52. (2147)

PRIX DE MORTE-SAISON
PENDANT 15 JOURS SEULEMENT

Richard-Brasier 20-24 ch., 2 carrosseries, tonneau et course, voiture vitesse	8.000
Serpollet 20 ch., neuve, 1904, carrosserie, entrée latérale, grand luxe	7.500
Decauville 16-20 ch., 4 cyl., dynamo	7.000
Mors 12 ch. tonneau	6.500
Renault 10 ch. tonneau	4.000
Panhard 7-10 ch. tonneau luxe	4.000
Herald 1904, 12-14 ch. tonneau luxe	4.000
Clément 9-10 ch., 2 cyl., tonneau	3.800
Decauville 10-12 ch., tonneau	3.000
De Dion 1904, 6 ch., 2 baquets	2.500
Coupé Delahaye neuf, 6-8 ch	2.000
De Dion 6 ch, double-phaéton, 4 places à la route, dais, glaces	2.000
Renault 4 ch	1.000
Peugeot 10 ch, capote vache vernie	1.000
De Dion 3 ch. 1/2	800

COMPTOIR AUTOMOBILE, 59, Avenue de la Grande-Armée. (2148)

Corre 10 HP de Dion. Landaulet, cond. int.
RICHARD-BRASIER, 8 ch. 1905, bas prix.
DE DION-BOUTON, 8 ch. 1904, neuve à solder.
DE DION, 6 chx, type L, comme neuve.
Nord-Auto, 137, faubourg Saint-Denis. Tél. 434-79. (2149)

Cab, grand luxe. 9 HP de Dion, 4.000 fr. D. 11, rue du Midi, Neuilly-sur-Seine. (2150)

Occasion, Voiture 12-15 HP Panhard, 2 m. 40, carrosserie neuve, coupé limousine, entrées latérales. Conditions de prix très avantageuses. *Auto-Palace*, 77 *bis*, avenue de la Grande-Armée. Téléphone 524-27. (2151)

Voiture Landaulet, 2 places, de grand luxe, peinture et garniture bleu foncé, avec cantines, moteur de Dion 10 HP, 2 cylindres, à vendre à l'*Auto-Palace*, 77 *bis*, avenue de la Grande-Armée. Téléphone 524-27. (2152).

Panhard-Levassor, châssis et voitures 15 et 18 HP, entrées latérales, pour doubles phaétons ou grandes limousines dernier modèle 1905.
Auto-Palace, 77 *bis*, avenue de la Grande-Armée. Tél. 524-27.
Agents directs de Panhard-Levassor, conditions et livraisons les plus avantageuses. (2153)

PANHARD-LEVASSOR, 16 HP, doub. phaét., occ.
PANHARD-LEVASSOR, 16 HP, tonneau, occ.
MORS, 19 HP, tonneau, occasion.
RENAULT frères, 14 HP, 1903, limousine, occasion.
RENAULT frères, 10 HP, 1903, limousine, occ.
RENAULT frères, 10 HP, 1904, tonneau, neuve.
MERCÉDÈS 22 HP, double phaéton, entrées latérales, dais fixe et fermé à l'arrière.
C. G. V. 20 HP, double phaéton.
PANHARD-LEVASSOR, 24 HP, tonneau.
Vente, achat, échange.
Reprise en compte de toutes voitures de bonnes marques, sans exception, sur châssis ou voitures complètes, neuves ou d'occasion.
Ernest Loste, 37, rue Brunel, Paris. Tél. : 555-43. (2154)

A vendre voit. de Dion, 3 ch. 1/2, type E, 4 pl. cap., lant., tablier, antid. Lempereur, ch. à air de rech., nombr. access., pn. t. b. ét., marche parf. Prix : 1.400 fr. Ecrire : Millo, 4, r. Scribe. (2155)

Collections

A vendre, Collection complète et toute neuve de la *Vie au Grand Air*, 125, 7 années, 1898 à 1905. Contre remboursement. G. Berthel, 15, place Diderot, Langres (Haute-Marne). (2156)

Collectionneurs. Cartes postales. Nouvelle combinaison. Envoi gratuit. Donnez votre adresse : Durand, r. Réattu, Arles (Bouches-du-Rhône). (2157)

Cours et Leçons

Ecole A.-M. Leçons d'automobile. Prix à forfait. Références gratuites sur les chauffeurs disponibles. 23, rue Louis-Blanc, à Levallois, près la porte de Courcelles. (2158)

LIVRES très curieux et Catalogue 4 francs
PHOTOS très artistique lots à 5, 10 15 et 20 fr.
LEMÉE, éditeur, Boîte 238. BRUXELLES

Officiers Ministériels

MAISON à Paris, r. Vignon, 32. Ce 362m45. R. de 22.299 f. M. à p. 190.000 f. Adj. s. 1 ench. Ch. N. 14 Fév. Me Demanche, not., 115, boul. St-Germain.

Etude de Me Ad Haquin, avoué, 7, rue Drouot.
VENTE sur saisie, au Palais, à Paris, le 16 Février 1905, à deux heures.
MAISON D'HABITATION A BAGNOLET
Rue du Bel-Air, n° 5.
Contenance : 914 mètres.
Mise à prix : 15.000 francs.
S'adresser à Me Haquin et, pour visiter, à M. Lemançois, 1, rue du Bel-Air, à Bagnolet.

VENTE au Palais de Justice, à Paris, le Samedi 11 Février 1905, à deux heures.
MAISON A PARIS
RUE SAINT-MARTIN, N° 16
Revenu brut environ : 15.775 francs.
Mise à prix : 150.000 francs.
S'adresser à Me Lamare, avoué à Paris, 39, rue de la Chaussée-d'Antin;
Et à Me Jacquin, avoué.

VILLE DE PARIS
Lotissement terrains ancien Hôpital Trousseau.
A adj. s. 1 ench. Ch. des Not. Paris, le 14 Fév. 1905.
2 TERRAINS rue Antoine-Vollon. Surf. 375 m. chacun. M. à p. 170 fr. le m. S'adr. aux not. Mes Mahot de la Quérantonnais, 14, r. des Pyramides et Delorme, r. Auber, 11, dép. de l'enchère.

CHATEAU & TERRE de St-Germain-s.-Eaulne (S.-Inf.). Ce 415 hect. env. Rev. 28.591f80. M. p. 650.000 f. A adj. s. 1 ench. Ch. Not. Paris, 14 mars 1905. S'adr. Me Godet, not. à Paris, rue des Petites-Ecuries.

ETUDE de Me Passion, sise à Paris, 53, rue de Rivoli, ayant pour administrateur Me Thomas.
VENTE sur surenchère du sixième, au Palais de Justice à Paris, le 9 Février 1905, à 2 h. d'une
PROPRIÉTÉ dite de la **LOGE-LIONNE**
comprenant : Maison de maître, ferme, terres, bois détachés, sise Finage de Brevonnes, canton de Piney (Aube).
Superficie : 159 hectares.
Ferme louée 5.000 francs.
Mise à prix : 95.667 francs.
S'adresser à l'étude de Me Passion, 53, rue de Rivoli, et à Mes Haquin, Berton, Caillet et Plinôtre, avoués.

VENTE
au Palais, le Samedi 18 Février 1905, à 2 heures.
MAISON A VILLEJUIF (SEINE)
Rue d'Amont, n° 57.
Contenance : 13 ares 52 centiares environ.
Libre de location. — Mise à prix : 10.000 francs.
S'adresser à Mes Dubourg, 5, place Saint-Michel, Garnier, François, avoués; Ballu, notaire à Villejuif.

VENTE
au Palais, le 22 Février 1905.
2 Maisons à Paris.
RUE DE PASSY, Nos 83 ET 85
Contenance : 512 mètres environ.
Mise à prix : 80.000 francs.
S'adresser à Mes Dubourg, Dernis, avoués, Dufour, notaire, et à M. Gautron, administrateur judiciaire.

Imprimerie de la *Vie au Grand Air*. — H.-L. Motti.
Le Gérant : Jarrige.